



VISIONSPLAN

SUPERCYKELSTIER

2017 - 2045



SUPERCYKELSTIER

Version: April 2017

Sekretariatet for Supercykelstier
Njalsgade 13, 2300 København S

Supercykelstier@tmf.kk.dk
www.supercykelstier.dk

Indhold

1. Sammenfatning	4
1.1 Geografisk Afgrænsning	7
2. Fremgangsmåde	8
2.1 Dialog med interessenter	11
3. Visionsplan	12
3.1 Beskrivelse af de enkelte linjeføringer	16
1. Helsingørmotorvejen	17
2. Banesti Nivå - Vedbæk	18
3. Hillerød - Hørsholm	19
4. Langs Frederikssundsmotorvejen	20
5. Banesti Køge Bugt	21
6. Kulhusvej	22
7. Ordrup Banesti	23
8. Ring 2 nord	24
9. Borups Allé - Rantzausgade	25
10. Søgaderuten	26
11. Avedøre - Rødovre	27
12. Udretning af Ring 4-ruten i Albertslund	28
13. Banesti Hellerup-Lyngby	29
14. Vor Frue - Køge Nord	30
15. Kongens Lyngby - Klampenborg	31

Bilag

Kortmateriale

Hvidbog

1. Sammenfatning

Baggrund

Region Hovedstaden står overfor en befolkningstilvækst de kommende 30 år, som er større end noget andet sted i landet. Region Hovedstaden er den region i Danmark med flest indbyggere på mindst plads. Det lægger pres på vejene og gør netop cyklen til et helt centralt transportmiddel, der bør være en mulighed til arbejde og uddannelsessteder, til glæde for både dem på cyklen og dem der får mere plads på vejene. I Region Hovedstaden er gennemsnitsafstanden til arbejdspladser 20,1 km, og ture af den længde, derunder og derover er nogle Supercykelstierne kan fange. 23 Kommuner i Region Hovedstaden har derfor indledt et unikt samarbejde om at skabe Supercykelstier på tværs af kommunegrænser i regionen og derved skabe højklassede cykelforbindelser mellem boligområder, arbejdspladser og kollektive trafikknudepunkter til gavn for pendlerne.

Visionen for Supercykelstierne er, at hele hovedstadsregionen skal udvikle sig til verdens bedste cykelregion. Cyklen skal være et seriøst transportalternativ på strækninger over fem kilometer. Og Supercykelstierne skal give dem der pendler med tog eller bil en seriøs mulighed for at skifte bil- eller togturen ud med en cykeltur. Der er lagt vægt på at komme så direkte og hurtigt fra A til B – sundt, nemt og sikkert.

Der er på nuværende tidspunkt åbnet tre Supercykelstier – Albertslundruten, Farumruten og Ishøjruen og flere er på vej. Fem nye ruter åbner i maj 2017 og yderligere fire ruter i 2018. Evalueringen af eksisterende ruter viser, at Supercykelstierne får flere op på cyklen. Eksempelvis er der på Farumruten sket en stigning på 61% og på Albertslundruten 34%.

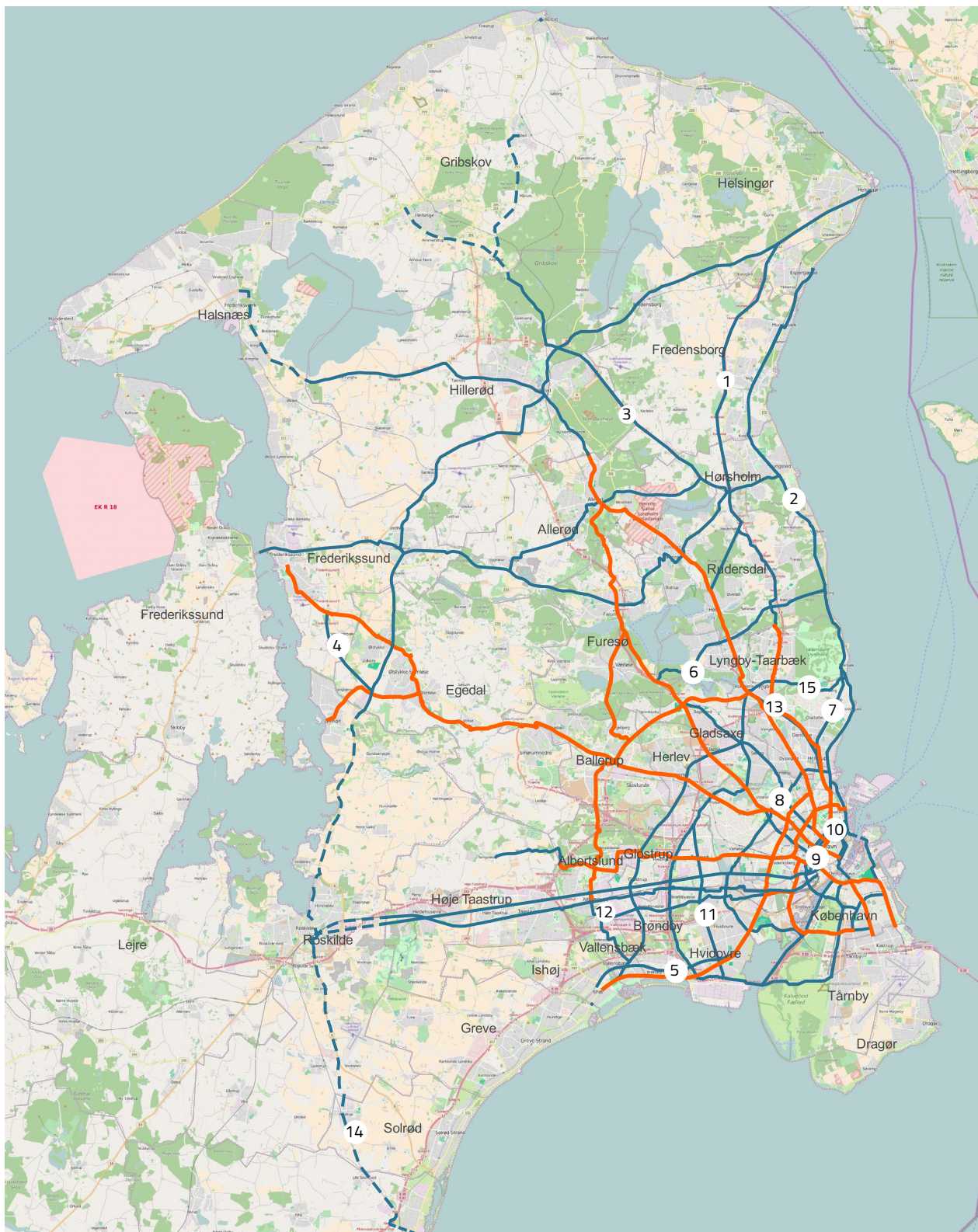
Principplanen og Visionsplanen

Sekretariatet for Supercykelstier har i efteråret 2014 i samarbejde med kommunerne i samarbejdet udarbejdet en principplan bestående af et strategisk Supercykelstinet i Region Hovedstaden, som planlægges, finansieres og anlægges af kommunerne i samarbejdet. Principplanen sikrer, at projektet arbejder mod et samlet rutenet, som ikke er fragmenteret, og som svarer de udfordringer og muligheder, der eksisterer eller opstår i Hovedstadsregionen. Den udpeger de næste Supercykelstier, som kommunerne ønsker at anlægge og søge finansiering til. Principplanen blev godkendt i Styregruppen for Supercykelstierne i januar 2015.

I den forbindelse bad styregruppen Sekretariatet om at se på udretning af eksisterende linjeføringer og ambitiøse nye mulige Supercykelstier i regionen frem mod 2045. Derudover har Region Hovedstaden et ønske om at få Supercykelstierne udbredt i hele regionen, hvor der er boligområder, arbejdsplader og byudvikling. Sekretariatet har derfor i samarbejde med de involverede kommuner, udvalgte kommuner i Region Sjælland, Vejdirektoratet, Banedanmark samt Rambøll udarbejdet et forslag til en visionsplan, der imødekommer den stigende efterspørgsel for perioden 2017-2045. Forslaget til visionsplanen indeholder 15 ruter, som hovedsageligt er nye ruter, men enkelte strækninger er udretninger af principplanen og forlængelser af hidtil planlagte ruter.

Visionsplanen er et strategisk supercykelstinetværk, hvilket betyder, at planen viser potentielle korridorer i et fremtidigt net. Visionsplanen skal derfor ikke ses som forslag til konkrete linjeføringer, men en screening af mulige cykelkorridorer. I visionsplanen er der ikke taget højde for ejerforhold langs korridorerne, men visionsplanen har derimod til formål at kunne anvendes som et centralt planlægningsredskab til at få indarbejdet supercykelstier tidligt i processen i fremtidige byudviklings- og infrastrukturprojekter af forskellig karakter. Linjeføringerne er ambitiøse i den forstand, at de potentielt løber i eget tracé. Der sættes fokus på den langsigtede planlægning og de muligheder, som vil eller kan opstå på 10-15-30 års sigte.

Det nye rutenet består af 45 ruter i et sammenhængende net på tværs af regionen og som strækker sig ind i region Sjælland via Roskilde Kommune. De 45 ruter har en samlet længde på ca. 740 km. og er dermed godt 50% større end det eksisterende net. Rutenettet dækker alle kommuner i regionen (Tårnby, Dragør og Bornholm undtaget) og kobler derfor regionen sammen ved et udbygget net til gavn for cykelpendlerne. Rutenettet i visionsplanen vil fremover være vores plandokument, når planen er blevet politisk godkendt i de respektive kommuner i regionen.



Supercykels tier

— Visionsplan

— Anlagte og finansierede ruter

Linjeføringerne i visionsplanen har hver et rute ID, som fremgår af kortet. Hvert rute ID er nærmere beskrevet i visionsplanen.

2. Fremgangsmåde

Arbejdsmetode

I det følgende er arbejdsprocessen frem mod den endelige visionsplan beskrevet. Rambøll har, som rådgiver på opgaven, stået for dataindsamling samt analyser til visionsplanen. Der er taget udgangspunkt i den i 2014 udarbejdede principplan for Supercykelstier (se kortet på næste side). De har udarbejdet et udkast til nye eller justerede linjeføringer på baggrund af en omvejskørselsanalyse, gradienter, kommunernes indmeldte byudviklingsplaner, Fingerplanen 2013, samt supplerende ved allerede planlagte stier eller veje og eksisterende udækkede behov.

Under udarbejdelsen af visionsplanen er principplanen blevet gennemgået med henblik på, om mere ambitiøse linjeføringer kunne være relevante. Derefter er forskellige relevante muligheder for tilføjelser undersøgt:

1. Er der stidele i principplanen med stor omvejskørsel, som en mere "ambitiøs" linjeføring kunne afhjælpe?
2. Er der stidele i principplanen med store gradienter (hældninger), som en mere "ambitiøs" linjeføring kunne afhjælpe?
3. Er der allerede planlagt nye veje eller stier, som bør indtænkes i visionsplanen?
4. Er der områder, hvor der med principplanens net er udækkede transportbehov i forhold til lokaliseringen af boliger og arbejdspladser i dagens situation?
5. Er der områder, hvor der med principplanens net er udækkede transportbehov i forhold til forventet fremtidig byudvikling?
6. Ambitiøse ruter, som fx går på tværs af eksisterende trafikkorridorer.

Besvarelse heraf uddybes på de næste sider.



Kort over den oprindelige principplan fra 2014, som blev godkendt af Styregruppen i januar 2015.

Omvejskørsel

Det er blevet undersøgt, om der er i principplanens net er stidele med store omvejsfaktorer – dvs. stidele hvor stiens forløb betyder, at man cykler unødigt langt i forhold til luftlinjeafstanden imellem de to knudepunkter i Supercykelstinet.

Gradienter

Tilsvarende er det undersøgt, om der i principplanen er stidele med store gradienter. Ved beregningerne af de gennemsnitlige gradienter er alle stidele opdelt i 100m lange sektioner, for hvilke start og slutkote er bestemt ud fra Geodatastyrelsens højdemodel. Derefter er et gennemsnit regnet ud for de enkelte stidele.

Supplering med allerede planlagte stier og/eller veje

På baggrund af beskrevne allerede planlagte nye stier og veje i Fingerplan 2013 er udvalgt stier og veje, som vil øge sammenhængen i det pt. udpegede Supercykelstinet.

Udækkede transportbehov

Der er udtrukket data fra CVR-registeret med oplysninger om lokalisering af virksomheder, samt antallet af ansatte. Desuden er der udtrukket adressedata og til alle adresser, der ikke er en virksomhed eller er beliggende i et sommerhusområde er der blevet tilknyttet et antal beboere svarende til det gennemsnitlige antal beboere per bolig i kommunen.

Data om arbejdspladsantal og boligantal er benyttet som baggrund for illustration af transportbehov. Summen af antal indbyggere og antal arbejdspladser, som man i et givet punkt kan nå indenfor 500 m, er således benyttet som et udtryk for et potentielt transportbehov.

Større områder med store transportbehov og manglende Supercykelstier i principplanens net er udpeget og forslag til supplerende Supercykelstier er vist.

Ny byudvikling

På basis af kommuneplanerne for de 32 kommuner i området, er planerne for kommende byudvikling søgt lokaliseret og kvantificeret i form af forventede forøgelse i befolknings- og arbejdspladsantal. For nogle af kommunerne har det kun været muligt at finde totaltal for hele kommunen og i disse tilfælde, er væksten lagt i den eksisterende byzone, med mindre andet specifikt har været nævnt.

Da meget af den forventede/planlagte byvækst forventes at ville ske ved fortætning af eksisterende byområder, vil en stor del af den forventede byudvikling være dækket ind af det allerede planlagte Supercykelstinet. De nye Supercykelstier, som er foreslået som følge af byudviklingen, er derfor i stort omfang fortætninger af det allerede planlagte Supercykelstinet. Eller der er tale om udvidelser af det eksisterende nets geografiske udstrækning til at omfatte ny byudvikling i randen af undersøgelsesområdet.

Ambitiøse ruter

Afsluttende er udpeget mere ambitiøse eller visionære forslag til stier. Det kan være ruter i som går "på tværs" i forhold til eksisterende trafikstruktur og stier, som bidrager til at skabe et sammenhængende net af Supercykelstier og forbinder to relevante områder, uden at der nødvendigvis er mange potentielle brugere eller mål langs den konkrete sti. Det kan være stier såsom banestier, stier langs mulige kommende projekter såsom motorveje. Disse er karakteriseret som særligt højklassede løsninger, der kræver fuld- eller medfinansiering fra staten eller anden part.

2.1 Dialog med interessenter

Forslagene til de nye Supercykelstier er på overordnet niveau blevet præsenteret for de involverede kommuner på tre kommunegruppemøder, hvor kommunerne har haft mulighed for at kommentere og supplere:

- Er der anden byudvikling/infrastruktur, som er relevant?
- Er det de rigtige korridorer?
- Forbindes de rigtige punkter?
- Er der korridorer vi mangler?
- Er der særlige udfordringer?

Efterfølgende er mere detaljerede beskrivelser af de enkelte stidele sendt til skriftlig kommentering hos kommunerne i to omgange. Dette er gjort for at sikre, at alle kommunerne har haft mulighed for at diskutere forslagene internt og lade både udviklere, byplanlæggere og trafikplanlæggere bidrage med tanker og visioner. De detaljerede beskrivelser er tilsvarende sendt til kommentering hos Region Hovedstaden.

Derudover har der været afholdt møder med Vejdirektoratet og Banedanmark for at orientere om projektet og for at få deres input og informationer om deres fremtidige planer for veje og baner – både på det korte og det lange sigte.

Dialogen med interessenter førte i første runde til udpegning af næsten 100 mulige interessante stiforbindelser og det måtte konstateres, at så mange nye Supercykelstier hverken var muligt eller relevant. Der blev derfor foretaget en sortering og udvælgelse af de stier, som vurderedes at være realistiske at arbejde videre med og som dermed indgår i den endelige visionsplan.

I udvælgelsen blev der lagt vægt på følgende kriterier:

- Det forventede antal cyklister på ruten
- Fokus på at betjene pendlere jf. formålsbeskrivelsen for Supercykelstierne
- At skabe et sammenhængende og homogent net

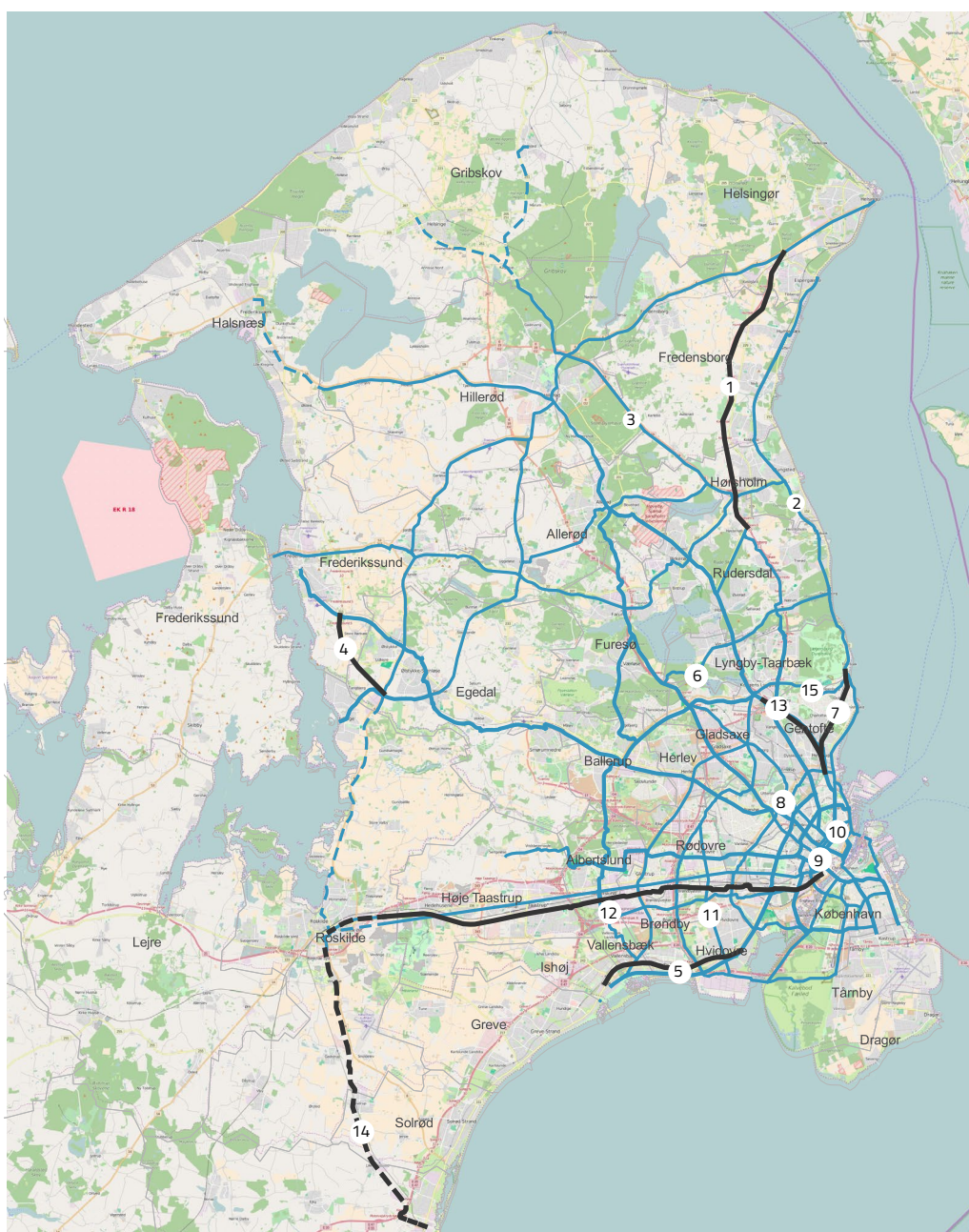
Det betyder ikke, at de øvrige overvejede stier ikke var relevante fx til betjening af rekreative cykelbehov og de kan derfor med rette indgå i de enkelte kommuners egne cykelstiplaner i det omfang kommunerne ønsker dette.

Visionsplanen blev sendt til skriftlige kommentering blandt kommunerne og Region Hovedstaden med de resterende linjeføringer, og er herefter endt som et regionalt Supercykelstinet med 15

3. Visionsplan

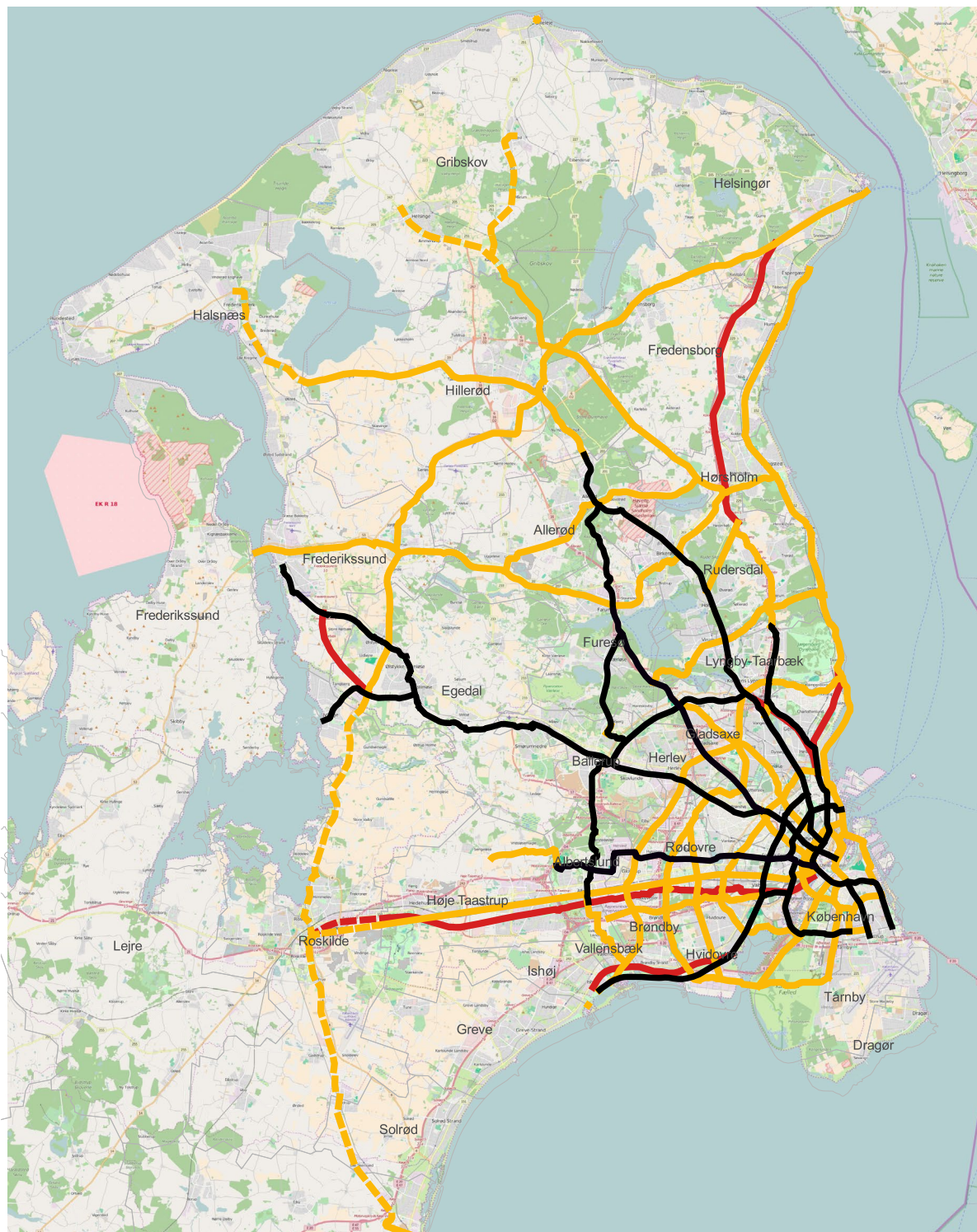
Visionsplanen for Supercykelstier erstatter det eksisterende rutenet og den vedtagne principplan. Det nye rutenet består af 45 ruter i et sammenhængende net på tværs af regionen og som strækker sig ind i region Sjælland. De 45 ruter har en samlet længde på ca. 740 km. og er dermed godt 50% større end det eksisterende net. Rutenettet dækker alle kommuner i regionen (Tårnby, Dragør og Bornholm undtaget) og kobler derfor regionen sammen ved et udbygget net til gavn for cykelpendlerne. Rutenettet i visionsplanen vil fremover være vores plandokument, når planen er blevet politisk godkendt i de respektive kommuner i regionen.

På de kommende sider præsenteres visionsplanens nye eller tilrettede 15 linjeføringer.



- Finansieres af kommuner - evt. med statlig medfinansiering
- Finansieres eksternt - evt. ifm. større statslige infrastrukturprojekter

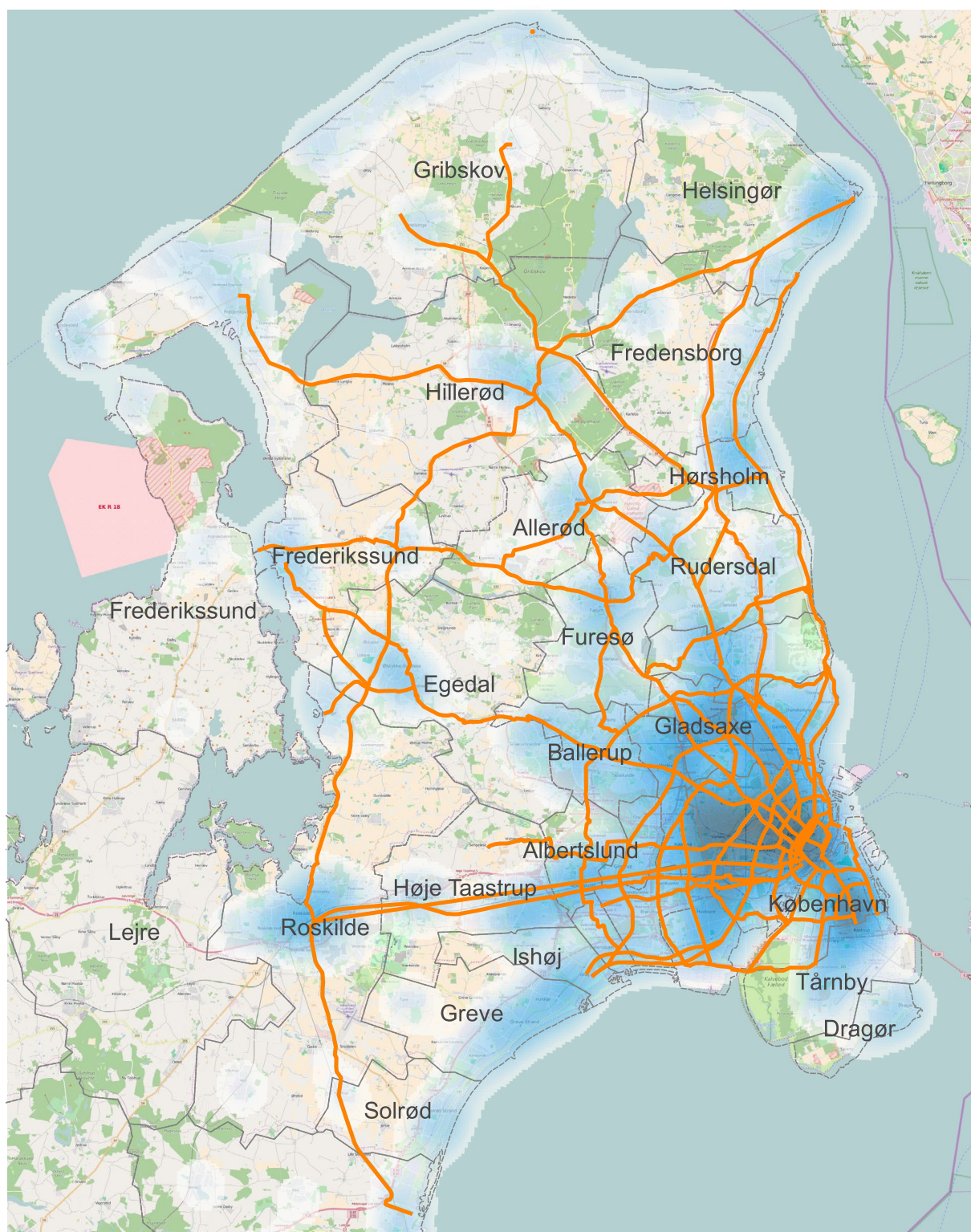
Kort over det samlede net af Supercykelstier med både visionsplanens linjeføringer samt principplanen og dens justerede linjeføringer. Visionsplanens linjeføringer er markeret med deres nummer, og de opdeles i almindelige Supercykelstier og stier af særlige ambitiøs karakter.



Etableringsår

- Anlagte og finansierede
- 2018-2030
- 2030-2045

Kort over det samlede net af Supercykelstier med både visionsplanens linjeføringer samt principplanen og dens justerede linjeføringer. Kortet viser de allerede anlagt eller finansierede ruter, og de kommende ruters hensigtsmæssige etableringsår.



Koncentrationer af aktiviteter

— Det samlede net

Ved aktiviteter menes boligområder, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner mm.

Kort over det samlede net af Supercykelstier med både visionsplanens linjeføringer samt principplanen og dens justerede linjeføringer. Kortet viser, hvor i regionen der er aktiviteter såsom arbejdspladser og boligområder.

3.1 Beskrivelse af de enkelte ruter

I det følgende findes en beskrivelse af de enkelte ruter. Beskrivelserne er bygget op omkring nedenstående hovedpunkter:

Beskrivelse af forløb:

- Kommune/kommuner
- Korridor
- Byområde/åbent land/skov

Baggrund for stien:

- Hvad gør den for cyklisterne?
- Forbedring/alternativ til principplan-sti
- Bedre betjening af eksisterende transportbehov
- Fremtidige transportbehov/byudvikling
- Netsammenhæng, fladedækning, forbinder nabobyer
- Opkobling til det kollektive trafiksystem

Hver rutebeskrivelse indeholder et skønnet antal cyklister, som bl.a. er baseret på eksisterende tællinger af cykel- og biltrafik i området. Derudover indeholder beskrivelsen også en skønnet anlægspris (i 2015-priser). Skønnet skal kun betragtes som en forventet størrelsesorden, og er baseret på forventede km-priser samt andre forhold som stibroer, belysning etc. Der er ved hver rute også noteret et hensigtsmæssigt etableringsår indenfor perioderne 2018-2030 eller 2030-2045. Henholdsvis længden i km, skønnet anlægspris i kr. ekskl. moms, potentielle nye cyklister på en hverdag, samt tidsperiode er angivet med ikoner under overskriften på den enkelte rute.

1. Helsingørmotorvejen



17,7 km



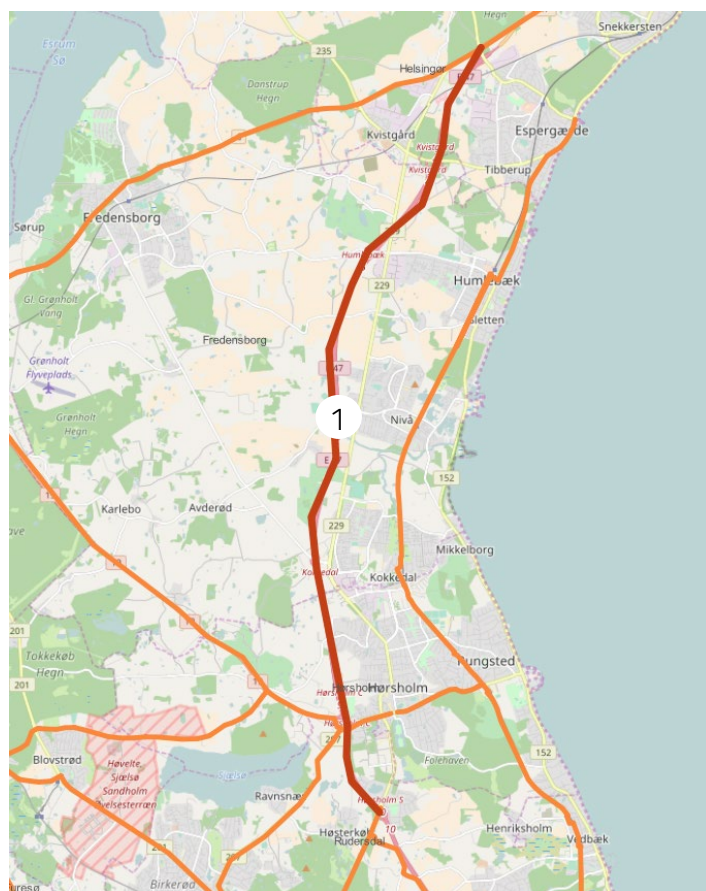
100 - 350 mio.



3.000 - 4.000



2030 - 2045



Ruten er attraktiv som en Supercykelsti langs en mulig udvidelse af Helsingørmotorvejen. Ruten vil kunne etableres i samme omgang som en udvidelse af motorvejen og vil kunne hente finansiering fra staten. Der vil derfor heller ikke være egentlige forhindringer på størstedelen af strækningen fra Helsingør til Holte/Lyngby.

Anlægsprisen vurderes at være høj, da motorvejstraceet ikke er forberedt til cykelstier, men ruten vil kunne finansieres eller medfinansieres af staten. Udover stier på hver side af motorvejen, der vurderes at kunne etableres for ca. 100 mio. kr. ekskl. moms vil der skulle etableres underføringer og tilslutninger ved alle krydsende veje. Disse udgifter er vanskelige at forudsige uden nærmere undersøgelser, men vil formentligt koste 200-250 mio. kr. ekskl. moms.

2. Banesti Nivå - Vedbæk



12,6 km



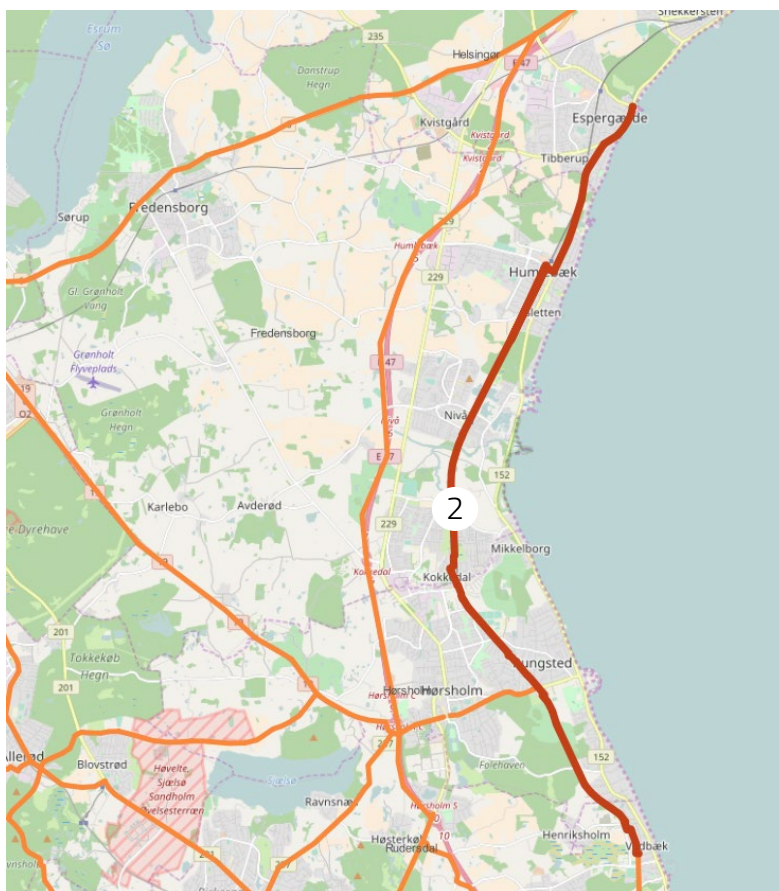
125 mio.



1.500 - 3.000



2018 - 2030



Ruten udgør en del af en sammenhængende rute langs Øresundskysten mellem Espergærde og København. Den aktuelle rutedel forløber i Fredensborg, Hørsholm og Rudersdal kommuner.

Principplanen indeholdt allerede to forslag til ruter på strækningen (ad Strandvejen eller Kongevejen), men analyser af lokaliseringen af boliger og arbejdspladser peger på, at en placering delvis langs Kystbanen midt imellem principplanens to rutesforslag giver tættere kontakt til de potentielle brugere. Endvidere vil den give en god sammenhæng med det kollektive trafiknet. Derfor erstatter denne linjeføring de to linjeføringer i principplanen.

Mellem Nivå og Vedbæk følger ruten den eksisterende Kystbanesti. Den eksisterende Kystbanesti skal opgraderes, da bl.a. dens krydsninger af tværgående veje mange steder ikke lever op til kvalitetskravet for en Supercykelsti. På Kystbanestien mellem Nivå og Vedbæk er der 12 broer, hvor banen krydser tværgående veje. Her bør Supercykelstien også krydse på broer. Derudover er der 5 tværgående vejbroer og 2 tværgående stibroer hvor det skal sikres, at der også er plads til, at Supercykelstien kan passere under. Det skal bemærkes, at der langs elektrificerede baner er særskilte krav til materialevalg og/eller jording af metaldele.

Antallet af cyklister på ruten vurderes at ville være ca. 1.500 cyklister pr. hverdagsdøgn på den nordlige del voksende til op mod 3.000 cyklister på den sydlige del. Anlægsprisen vil formentlig være af størrelsesorden 125 mio. kr. Ruten forløber langs veje med stor trængsel og stort brugerpotentiale og ruten kunne hensigtsmæssigt etableres i perioden 2018-2030.

3. Hillerød - Hørsholm



11,6 km



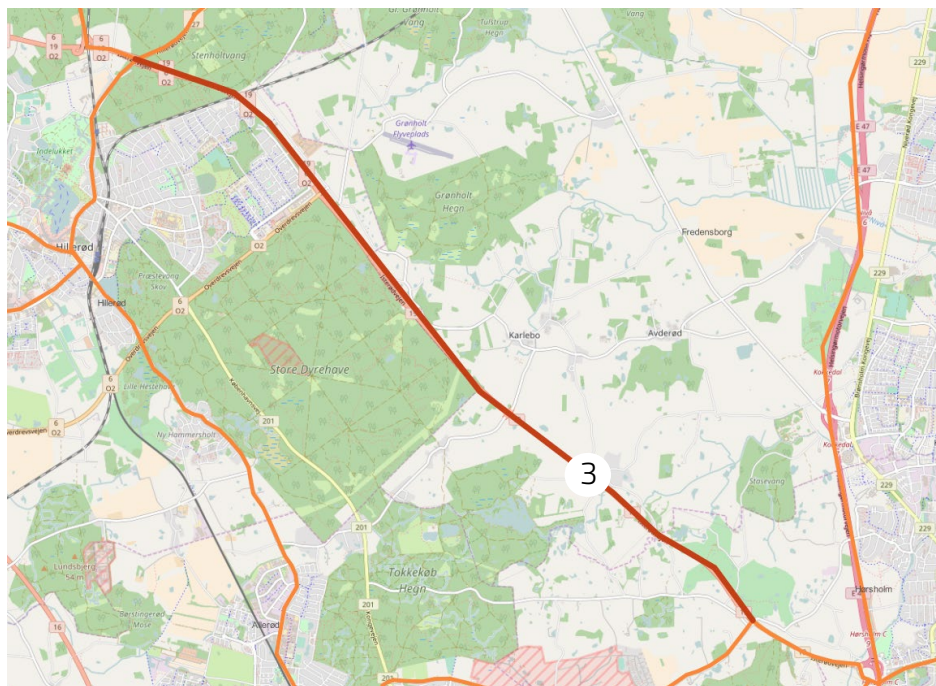
40-45 mio.



2.000



2018 - 2030



Ruten følger Isterødvejen, der er den mest direkte forbindelse mellem Hørsholm og Hillerød. Ruten er ikke kun en fordel for pendlere mellem de to byer, men også for rejser mellem den nordlige og østlige del af regionen.

Ruten etableres i eget trace og følger vejen i en passende afstand, så trafikken på motortrafikvejen ikke opleves som utryk.

Anlægsprisen vil formodentlig være i størrelsesordenen 40 - 45 mio, kr. og etableringshorisonten er fra 2018-2030.

4. Langs Frederikssundsmotorvejen



5,6 km



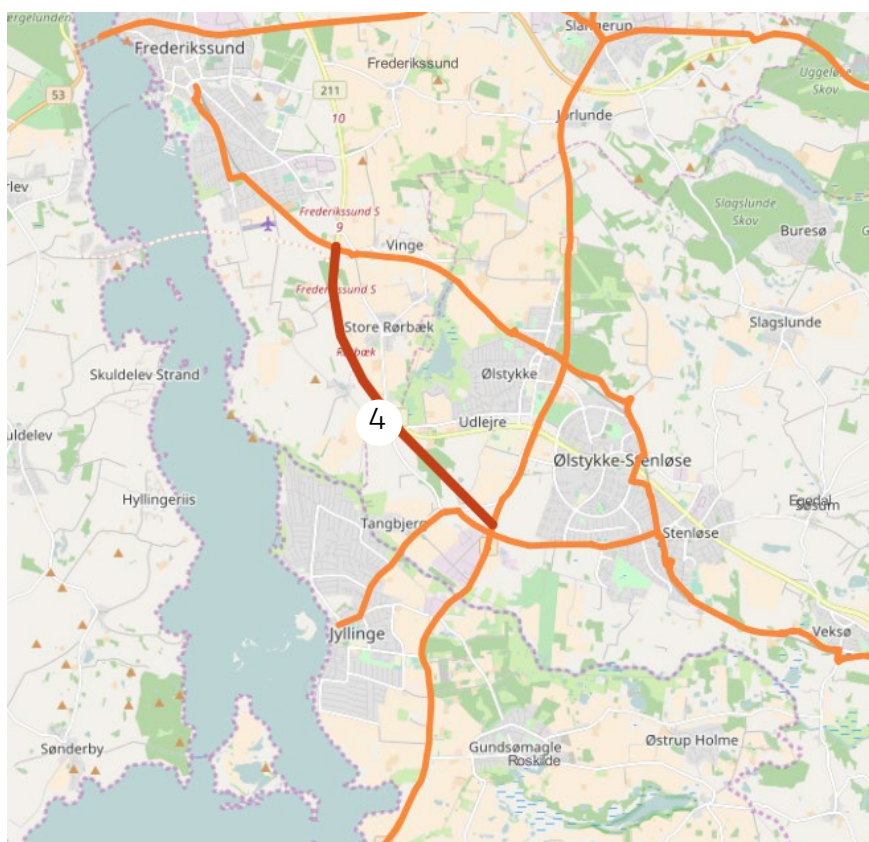
35-40 mio.



2.000 - 2.500



2030 - 2045



Ruten følger den kommende Frederikssundsmotorvej og får dermed en meget direkte linjeføring uden stop. Det giver trafikanterne en komfortabel rejse fra området omkring Frederikssund en hurtig og komfortabel rejse i forbindelse med pendling mod København og de vestlige forstæder. Endelig giver ruten en god forbindelse mellem Frederikssund og Roskilde.

Ruten ligger ikke umiddelbart i forbindelse med boliger og arbejdspladser, men turen hen til ruten opvejes af den store fordel ved at køre på ruten. Der vil være tale om en udpræget pendlerrute.

Ruten bør anlægges med stier i begge sider for at undgå, at motorvejen i sig selv bliver en barriere. Såfremt der reserveres de nødvendige arealer til stierne vil ruten kunne etableres for 35-40 mio. kr. ekskl. moms. Ruten vurderes, at kunne tiltrække 2.000-2.500 daglige cyklister.

Hensigtsmæssigt etableringsår: 2030-2045.

5. Banesti Køge Bugt



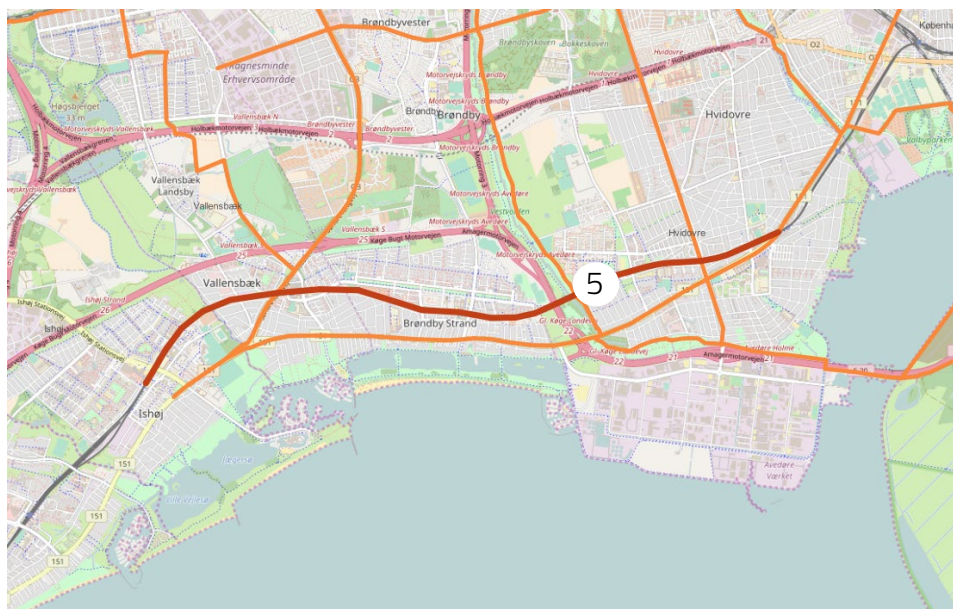
10 km



2.000 - 3.000



2030 - 2045



Ruten udgør et muligt alternativ til Ishøjruten og er placeret på vestsiden af Køge Bugt Motorvejen. Analysen af lokaliseringen af boliger og arbejdspladser peger på, at en placering langs Køge Bugt-banen giver tæt kontakt til de potentielle brugere. Endvidere vil den give en god sammenhæng med det kollektive trafiknet. Ruten passerer gennem Hvidovre, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj.

Den nordlige del passerer gennem tæt bebyggede områder. På strækningen fra Hvidovre til Hundige station indeholder Fingerplan 2013 arealreservationer til etablering af vigespor på S-banen, men der er pt. ikke gennemført ekspropriationer svarende til disse reservationer. Med det nye signalsystem, der pt. etableres på S-banen, øges kapaciteten på det eksisterende banenet og det er ikke givet, at der bliver behov for sporudvidelserne. Om disse reservationer kan omsættes til anlæg af en Supercykelsti er dog uklart.

I Brøndby Kommune er man igang med en omdannelse af Brøndby Strand, hvor Strandesplanaden nedlægges som vej og her vil det være oplagt at lægge Supercykelstien igennem.

6. Kulhusvej



6 km



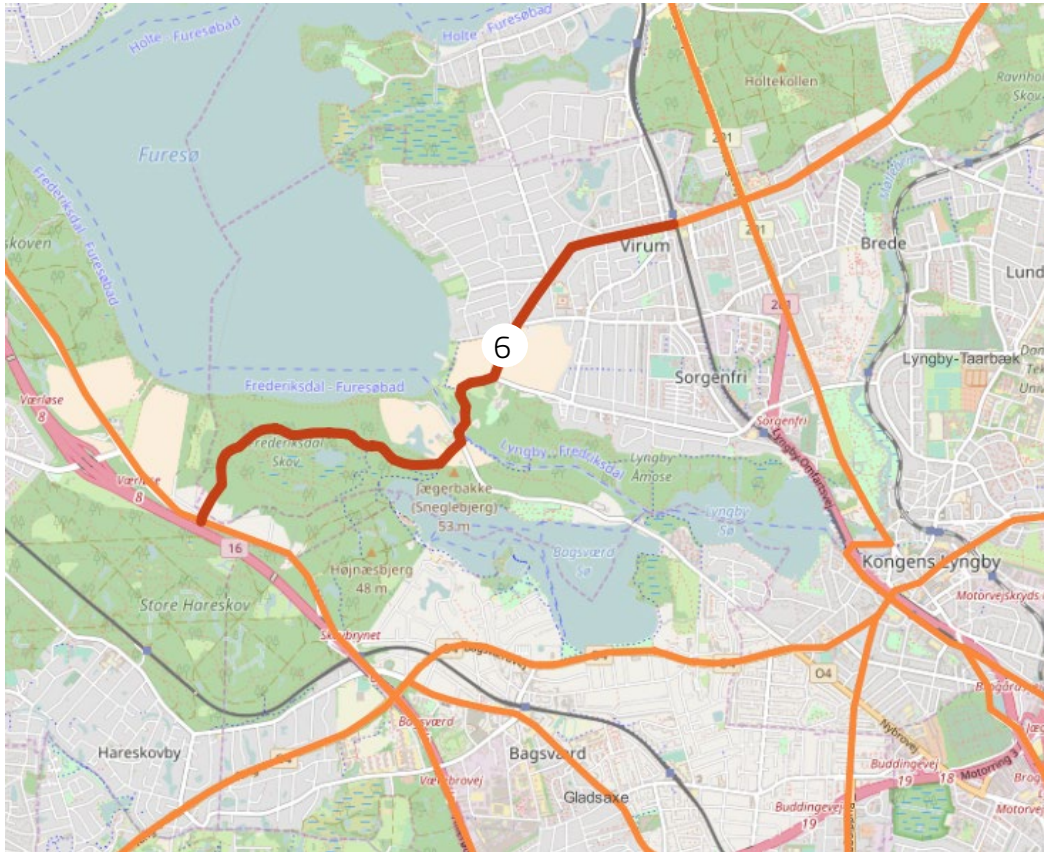
5-7 mio.



500 - 800



2030 - 2045



Ruten følger den østlige del af den eksisterende Kulhusvej, der opgraderes så den lever op til standarden for Supercykelstier. Ruten giver en direkte forbindelse mellem Værløse/Farum og Virum/DTU, og bruges allerede i dag af en del pendlere. Ruten har potentiale til at tiltrække væsentligt flere cyklister, hvis der etableres en god belægning.

Kulhusvej vurderes, at kunne opgraderes for ca. 5-7 mio. kr. ekskl. moms. Denne pris er uden belysning, der ikke vurderes, at kunne etableres langs ruten, der løber igennem en skov. Skoven er i øvrigt privatejet. Det vurderes, at ruten vil kunne tiltrække 500-800 daglige cyklister.

7. Ordrup Banesti



4,8 km



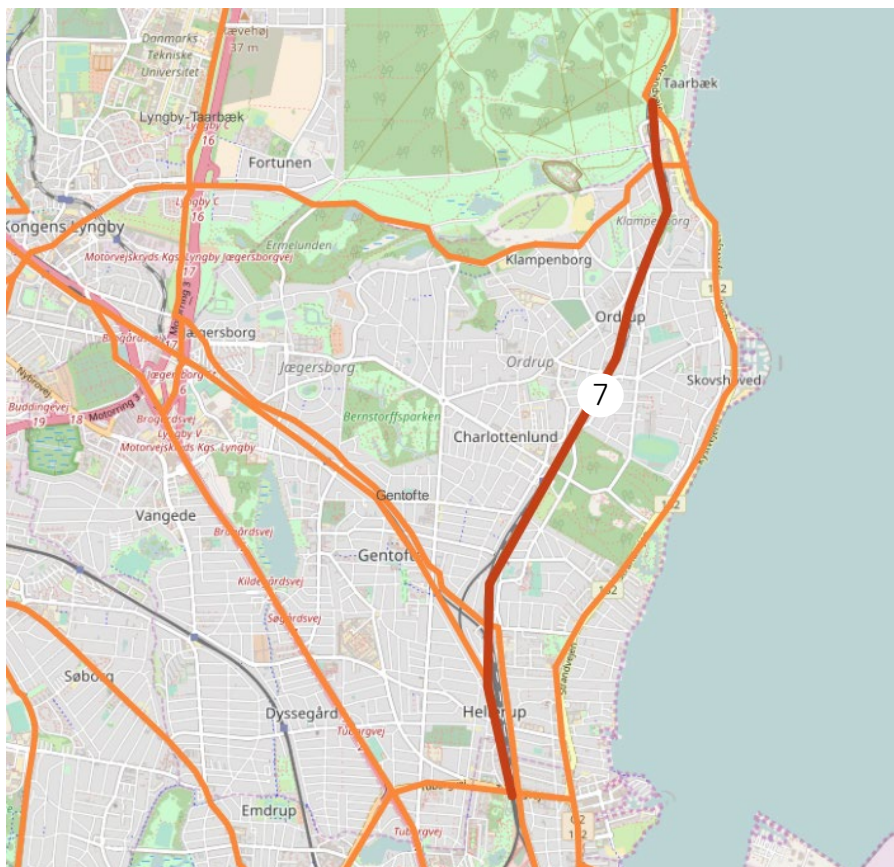
25-30 mio.



500-1.000



2030 - 2045



Ruten opsamler cyklister i det tætbefolkede område i Charlottenlund og Ordrup. Samtidig tilbyder den en genvej mellem Klampenborg og Hellerup. Ruten følger jernbanen ad lokalveje og på mindre strækninger på eksisterende banestier.

Ruteforløbet skal opgraderes og styrkes for at skabe en god forbindelse, som trafikanterne vil opleve som en velegnet pendlersti. Dette vurderes at være både dyrt og kompliceret, da der ikke findes de nødvendige arealer hertil. Der skal etableres en ny sti langs banen, hvilket omfatter erhvervelse af jord samt etablering af stibro over Hvidørevej.

Ruten forventes at kunne anlægges for 25-30 mio. kr og kan anlægges i perioden 2030-2045.

8. Ring 2 nord



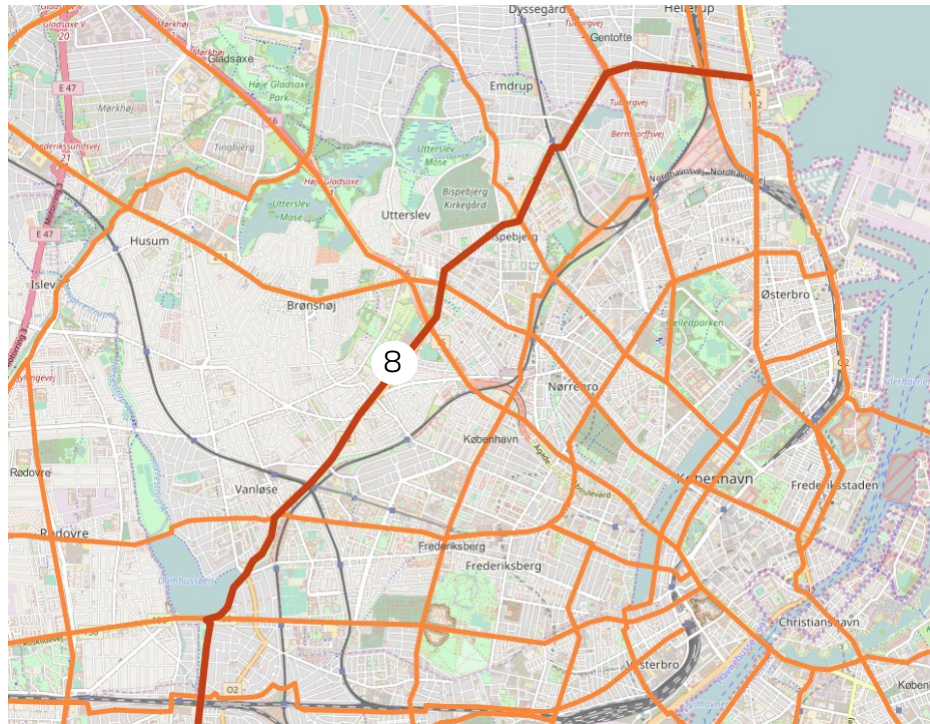
7,9 km



300 - 400 ekstra



2018 - 2030



Ruten forløber ad den nordlige del af Ring 2 i Københavns og Gentofte kommuner. Ruten kan både være et supplement og et alternativ til Fasanvejsruten. Ruten er en videreførelse af Damhusruten.

Ruten forløber ad Ring 2 på eksisterende cykelstier og vil kunne etableres relativt enkelt. Cykeltrafikken på strækningen er i dag mellem 2.200 og 3.700 cyklister per hverdagsdøgn og der skønnes at etableringen af en Supercykelsti vil forøge antallet af cyklister med 3-400 cyklister per hverdagsdøgn.

Anlægsprisen fastsættes på baggrund af en detaljeret screening af den samlede rute. Hensigtsmæssigt etableringsår: 2018-2030

9. Borups Allé - Rantzausgade



4,3 km



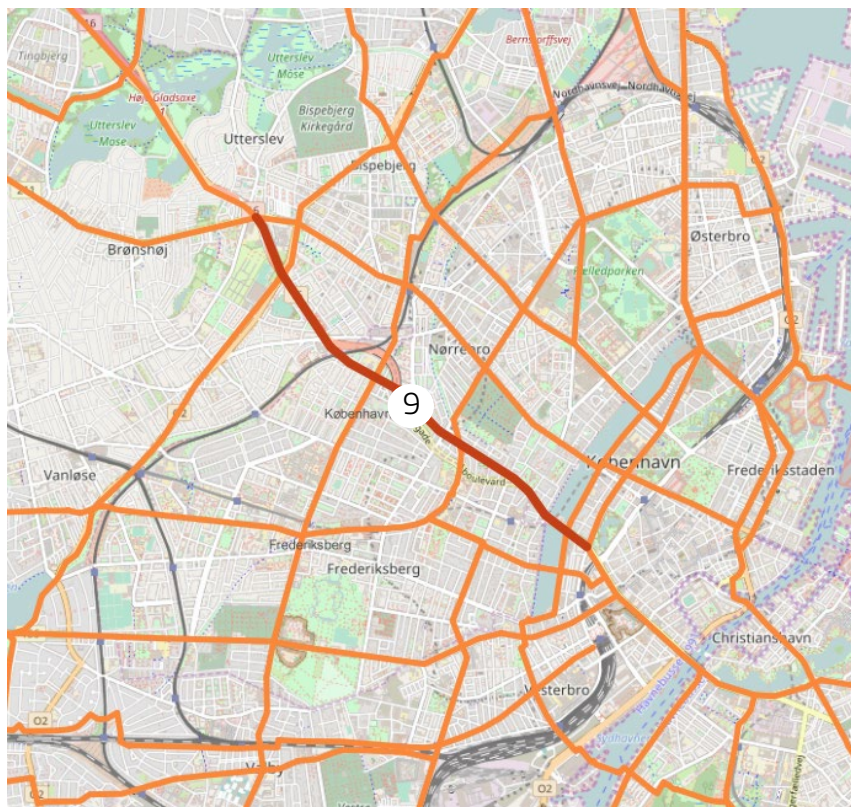
50.000



2.000 ekstra



2018 - 2030



Ruten skaber en direkte forbindelse mellem Bellahøj-området og Indre By/Christianshavn/det nordligste Amager. Ruten forløber i Københavns og Frederiksberg kommuner. Ruten reducerer maskevidden i principplanens net i et område med meget stor radial cykeltrafik. Ruten vil formentlig kunne aflaste Nørrebrogade for noget af dennes meget store cykeltrafik. Ruten indeholder i sig selv dog allerede strækninger med væsentlig cykeltrafik. Cykeltrafikken på Gyldenløvesgade over søerne overgås således kun af cykeltrafikken på Knippelsbro, Dronning Louises Bro og Langebro. Ruten forløber hovedsageligt ad eksisterende cykelstier langs vej. I Rantzausgade er der ikke cykelstier, men da gaden er spærret for gennemkørende biltrafik, er biltrafikken beskeden (4.500 køretøjer per hverdagsdøgn). Ruten vil således relativt enkelt kunne indgå i nettet af Supercykelstier.

I dagens situation kører der mellem 4.000 (ved Frederikssundsvej) og 32.000 (Gyldenløvesgade) cyklister på ruten per hverdagsdøgn. Etablering som Supercykelsti skønnes at kunne forøge antallet af cyklister med op til 2.000 cyklister på den indre del.

10. Søgaderuten



3 km



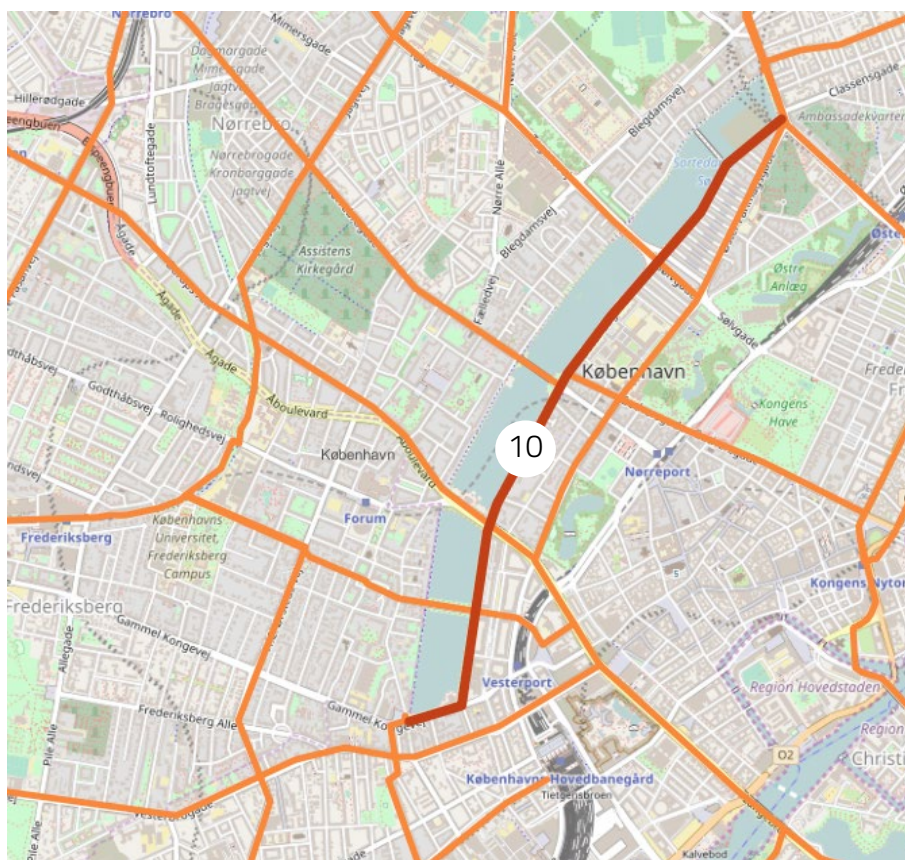
150.000 - 40 mio.



30.000



2018 - 2030



Ruten forløber langs Søgaderne og erstatter principplanens ruter ad henholdsvis Farimagsgaderne (Voldruten) og vestsiden af søerne (Søruten). Ruten vil indgå i Supercykelstinettet som den inderste ring omkring Indre By.

Cykeltrafikken i området er som udgangspunkt høj. På vestsiden af søerne kører i dag op til 10.000 cykler per hverdagsdøgn, på Farimagsgaderne kører på til 15.000 cykler og på søgaderne kører tilsvarende op til 15.000 cykler per hverdagsdøgn. Nogle af disse cyklister vil formentlig stadig foretrække en mere rekreativ rute langs vestsiden af søerne, men mange af de resterende vil formentlig foretrække Supercykelstien. Det vurderes således, at ruten vil få op til 30.000 cyklister per hverdagsdøgn.

På strækningen er der typisk 25-30 meter mellem husfacader og søbredden. Denne bredde optages i dag af vej med cykelsti i begge sider, træbeplantning, en mere rekreativ fodgængersti samt en sti tæt langs søbredden. Der bør således ved større eller mindre omdisponeringer være plads til etablering af Supercykelstien.

Den bedste fremkommelighed for cyklisterne vil fås ved at lægge en dobbeltrettet sti på vandsiden af vejen, da der derved bliver færrest sidevejsudmundinger at krydse. Denne dobbeltrettede sti vil dog skulle krydse betragtelige strømme af biltrafik ved Fredens Bro og Gyldenløvsgade, hvilket kan øge trængslen i disse kryds.

Anlægsprisen vil afhænge meget af ambitionsniveauet fra en opgradering af de eksisterende cykelstier (som dog ikke lever op til den ønskede bredde) med skiltning som vurderes at koste omkring 150.000 kr. til en total omprofilering af hele tværsnittet mellem facader og søbred, som samtidig ville kunne forøge områdets attraktivitet. En sådan ombygning vil kunne koste fra 40 mio. kr. Hensigtsmæssigt etableringsår: 2018-2030.

11. Avedøre - Rødovre



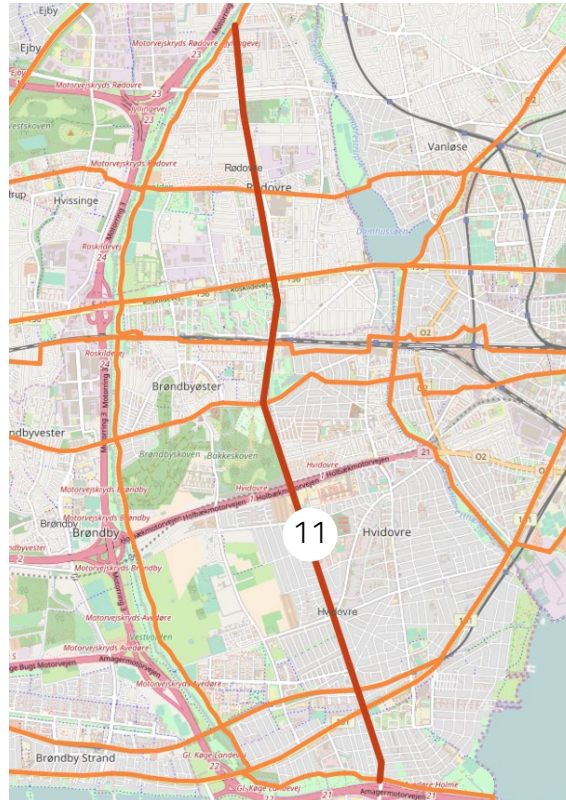
9 km



2.500 - 3.000



2018 - 2030



Ruten forbinder Avedøre, Hvidovre og Rødovre på den mest direkte måde og skaber dermed en manglende forbindelse mellem disse tætte byområder og videre op mod Islev og Gladsaxe. Ruten vurderes i høj grad at leve op til tankerne bag Supercykelstierne og tilbyder en mere direkte forbindelse end de typiske ringruter, der normalt tilbydes på tværs af fingerplanens radialer.

Ruten følger den eksisterende direkte vejforbindelse ad Avedøre Havneveje og Tårnvej, der tilbyder gode brede cykelstier og få sideveje. Ruten vil derfor enkelt kunne indgå i nettet af Supercykelstier.

Ruten vil kunne tiltrække ca. 2.500-3.000 daglige brugere. Økonomien fastsættes som led i en screening af ruten.

Hensigtsmæssigt etableringsår: 2018-2030.

12. Udretning af Ring 4-ruten i Albertslund



1,8 km



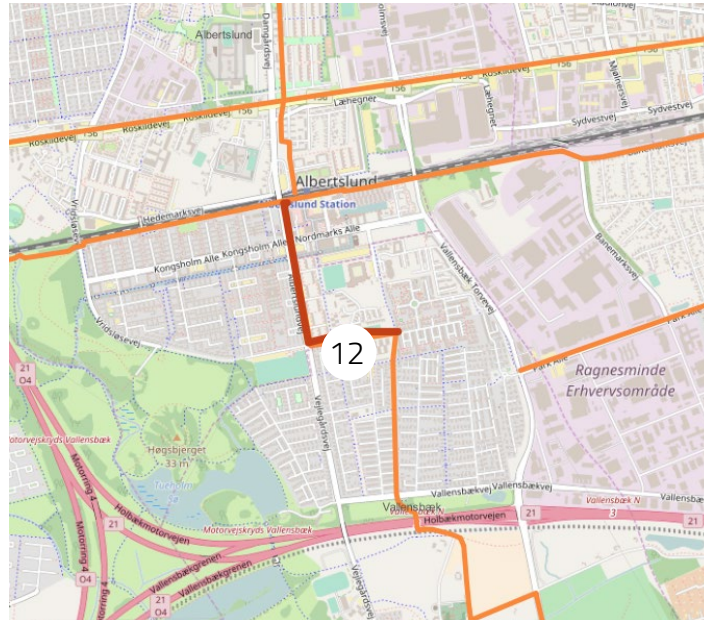
2 mio.



300 - 500 ekstra



2018 - 2030



Ruten forløber i Vallensbæk og Albertslund kommuner. Ruten er en opgradering af/et alternativ til principplanens ruteføring, som har mange vinkelrette knæk. Med det helt rektangulære vejnet i det tæt bebyggede område er der dog ingen oplagte bedre linjeføringer. Da målet med Supercykelstierne bl.a. er at de skal have så få forhindringer og stop som muligt vurderes det, at et mere retlinet forløb vil give cyklisterne en bedre oplevelse. Den øst/vest-gående del kan delvis forløbe ad eksisterende stier, mens den nord/syd-gående del kan forløbe ad Albertslundvejs cykelstier, som på en kort strækning skal opgraderes.

Prisen vil formodentlig være i størrelsesordenen 2 mio. kr. og bør anlægges i perioden 2018-2030.

13. Banesti Hellerup-Lyngby



8 km



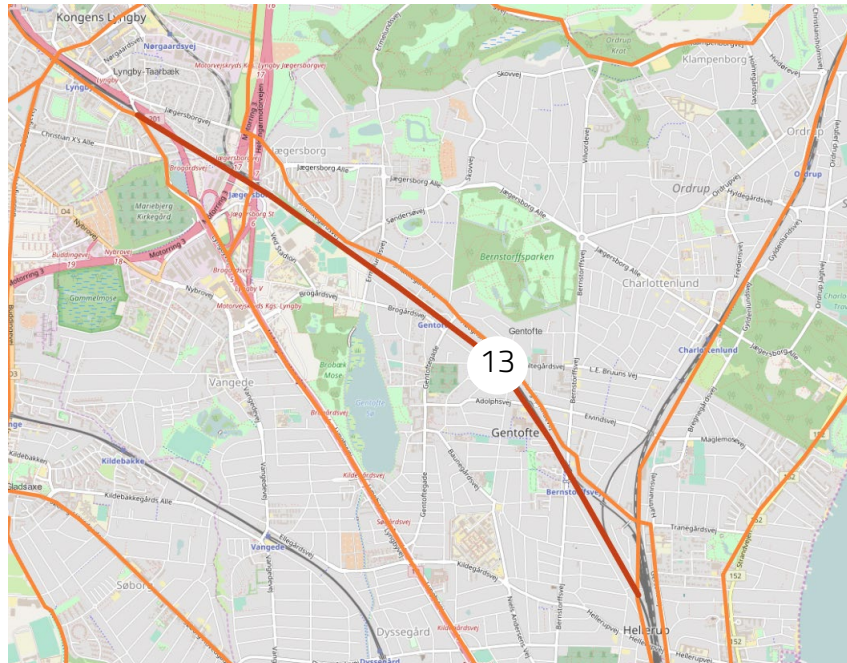
75-100 mio.



2.500 - 3.000



2030 - 2045



Langs S-banen mellem Hellerup og Holte er der i Fingerplan 2013 (og tidligere Fingerplaner) reserveret arealer til ekstra vigespor og de nødvendige ekspropriationer er tidligere gennemført. Det nye signalsystem, der pt. etableres på S-banen, øger imidlertid kapaciteten på det eksisterende banenet og det er ikke givet, at der bliver behov for sporudvidelserne.

Matriklerne omkring de eksisterende spor er op til 50 meter brede og der vil mange steder være god plads til etablering af en Supercykelsti langs med banen. Ruten vil forløbe i Lyngby-Taarbæk og Gentofte kommuner.

På strækningen er der langsgående broer, hvor banen krydser over tværgående veje og her vil der formentlig mange steder være behov for nye stibroer til Supercykelstien eller for at breddeudvide de eksisterende broer. Derudover er der tværgående vej- eller stibroer. Disse er allerede breddeudvidet og burde derfor have plads til en Supercykelsti også. Ruten vil give en højklasset cykelforbindelse med få stop igennem et tæt bebygget område og der vil være en god forbindelse med det kollektive transportsystem. Med passagemulighed af banen ca. hver 500 meter vil det være muligt at etablere mange adgangsveje til ruten. Ruten vil kunne erstatte principplanens rute ad Kongevejen-Smakkegårdsvej.

Det skønnes, at ruten vil blive benyttet af 2.500 - 3.000 cyklister per hverdagsdøgn. Anlægsprisen vurderes at være i størrelsesordenen 75-100 mio. kr. Det skal bemærkes, at der langs elektrificerede baner er særskilte krav til materialevalg og/eller jording af metaldele, hvilket kan forøge prisen.

14. Vor Frue - Køge Nord



19,1 km



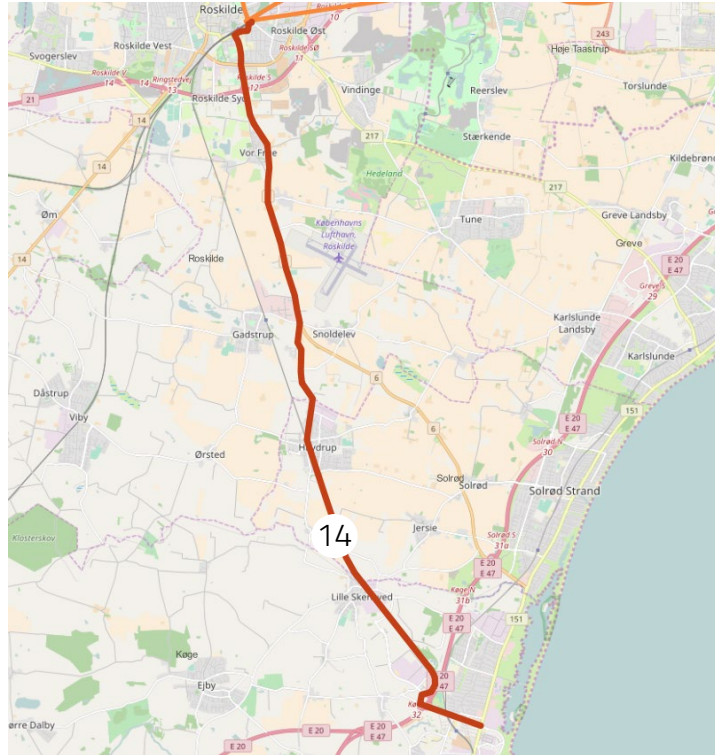
60 mio.



1.000



2018 - 2030



Ruten forbinder Køge (og den kommende Køge Nord station), Lille Skensved, Havdrup, Gadstrup med Roskilde.

Ruten forløber langs Køge-Roskilde Banen i Køge og Solrød Kommune og hovedsageligt i eget tracé i åbent land. I Havdrup er der to broer hvor banen krydser tværgående veje og Supercykelstien enten må føres over ad parallelle stibroer eller eventuelt føres langs den parallelle Nylukkevej i stedet. Desuden er der fire overkørsler i niveau med skærende veje.

På fem delstrækninger på nordsiden af banen ligger på banens areal ca. 2,7 km snebælter med beplantning, som eventuelt ville kunne benyttes til etablering af Supercykelstien. Sådanne beplantninger er dog typisk fredsskov, så tilsvarende nye beplantninger vil skulle foretages andre steder og banen skal fortsat være sikret mod snefygning. Fra Gadstrup følger ruten Køgevejen videre til Roskilde. Ruten forløber i Køge, Solrød og Roskilde kommuner.

Det skønnes at ruten vil blive benyttet af ca. 1000 cyklister pr. hverdagsdøgn

Det vurderes at ruten kan etableres for ca. 40 mio. kr. eksklusiv ekspropriationer. Hertil kommer eventuelle stibroer i Havdrup.

Forventet etableringsperiode er 2018-2030.

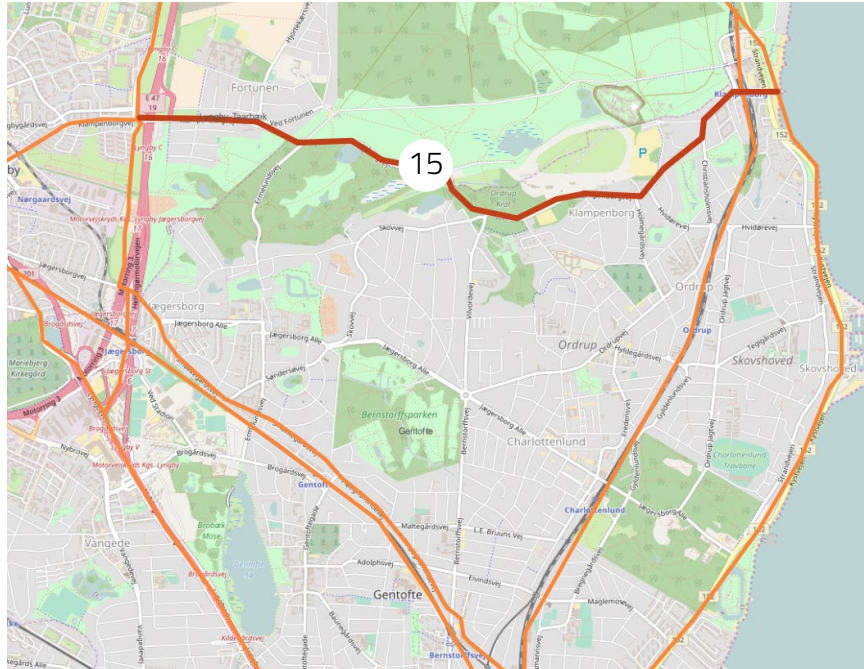
15. Kongens Lyngby - Klampenborg



4,6 km



2018 - 2030



Ruten gennem Lyngby-Taarbæk er en forlængelse af Ring 3-ruten og kobler Ring 3-ruten med Øresundsruten.

Ruten er kendetegnet ved at løbe gennem skov (dyrehaven) og lav bebyggelse og koble sig på Klampenborg Station, så kombinationsrejser kan foretages.

Ruten har i dag enkeltrettede cykelstier som nogle steder skal udvides på ruten.

Ruten kan formentlig etableres i perioden 2018-2030 samtidig med en Ring 3 rute.

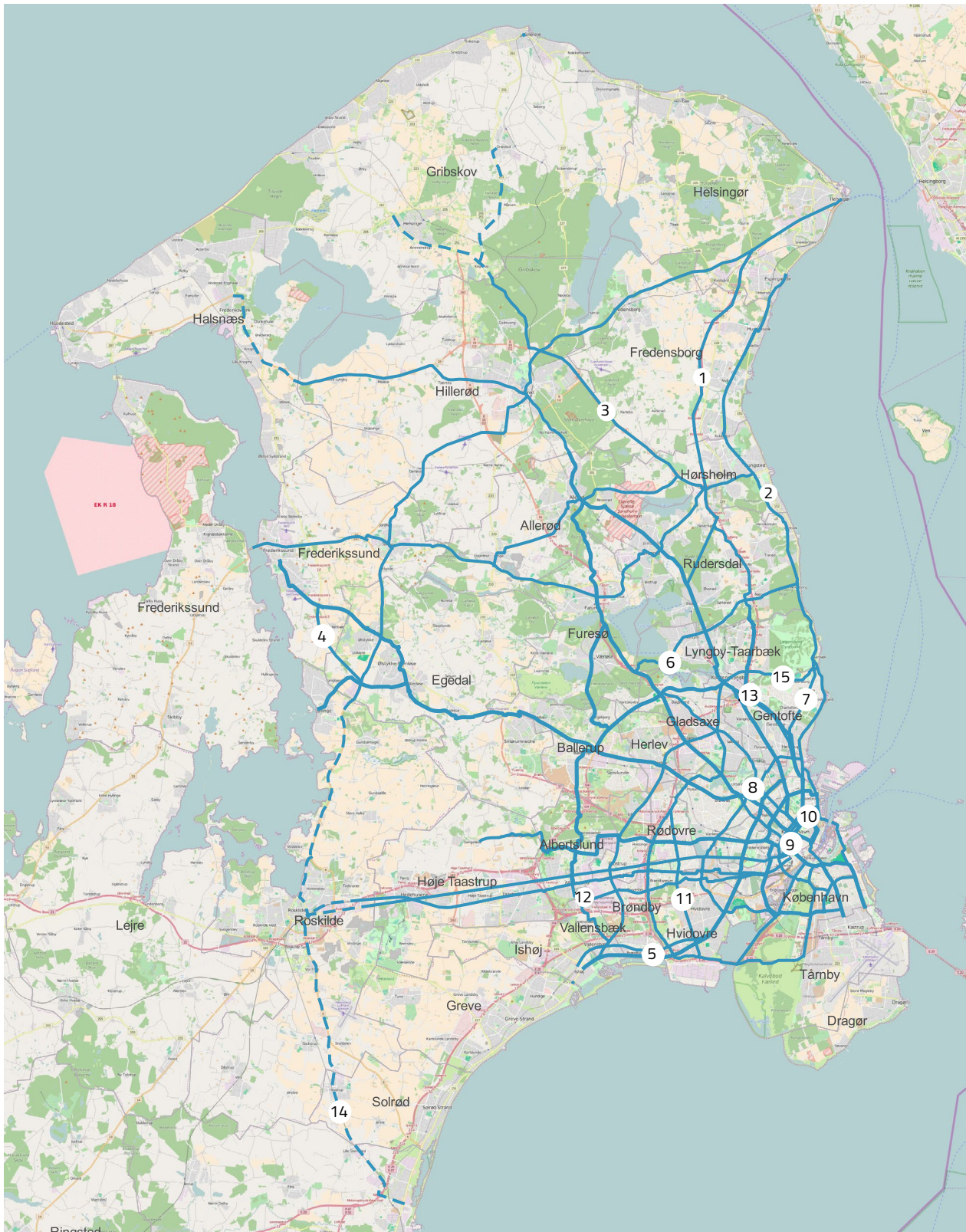


BILAG

1 Kortmateriale

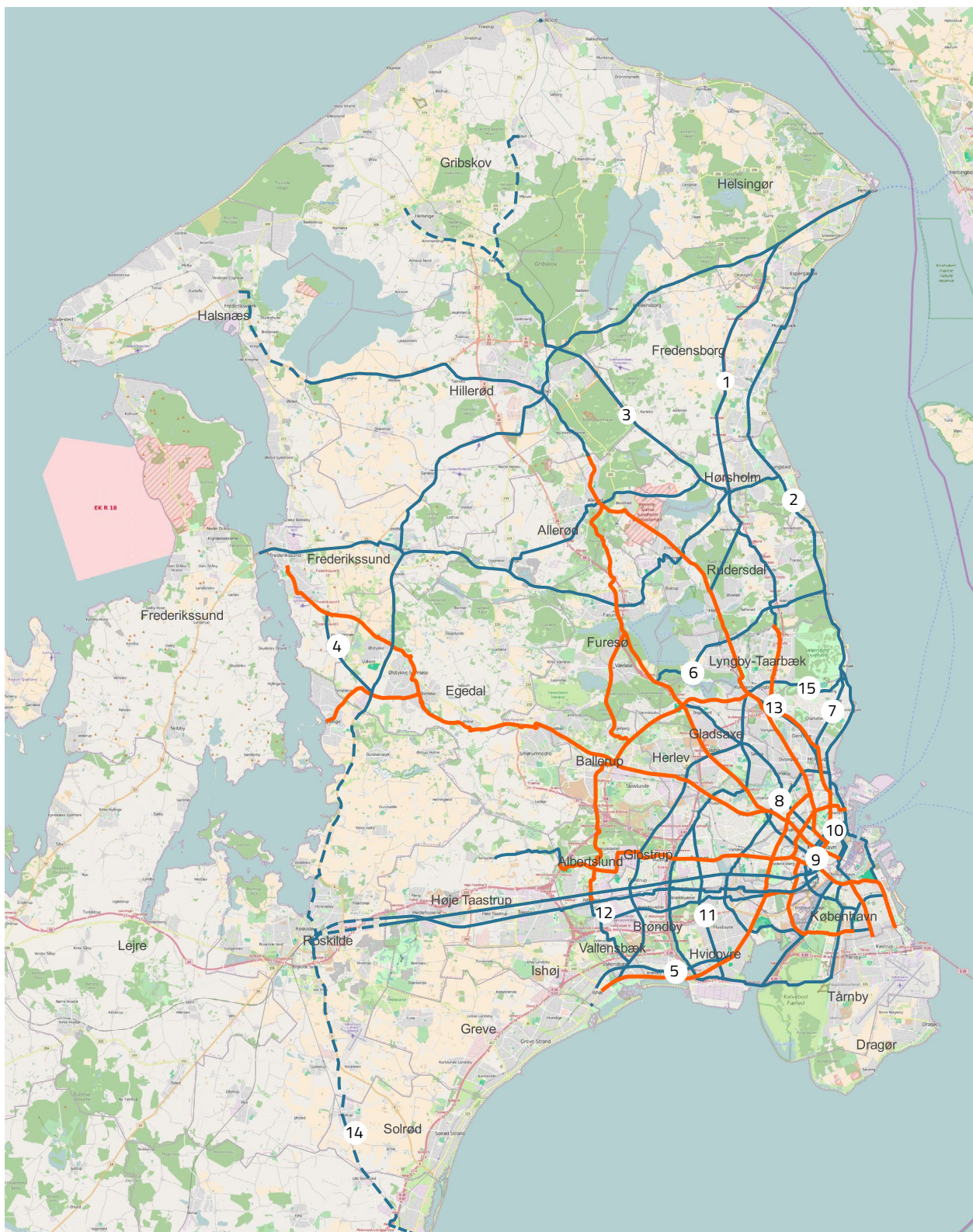
- Det samlede net
- Visionsplanen og anlagte og finansierede ruter
- Visionsplanen og ambitiøse linjeføringer
- Etableringsår
- Koncentration af aktiviteter
- Økonomi

2 Hvidbog



Supercykeltier

— Det samlede net

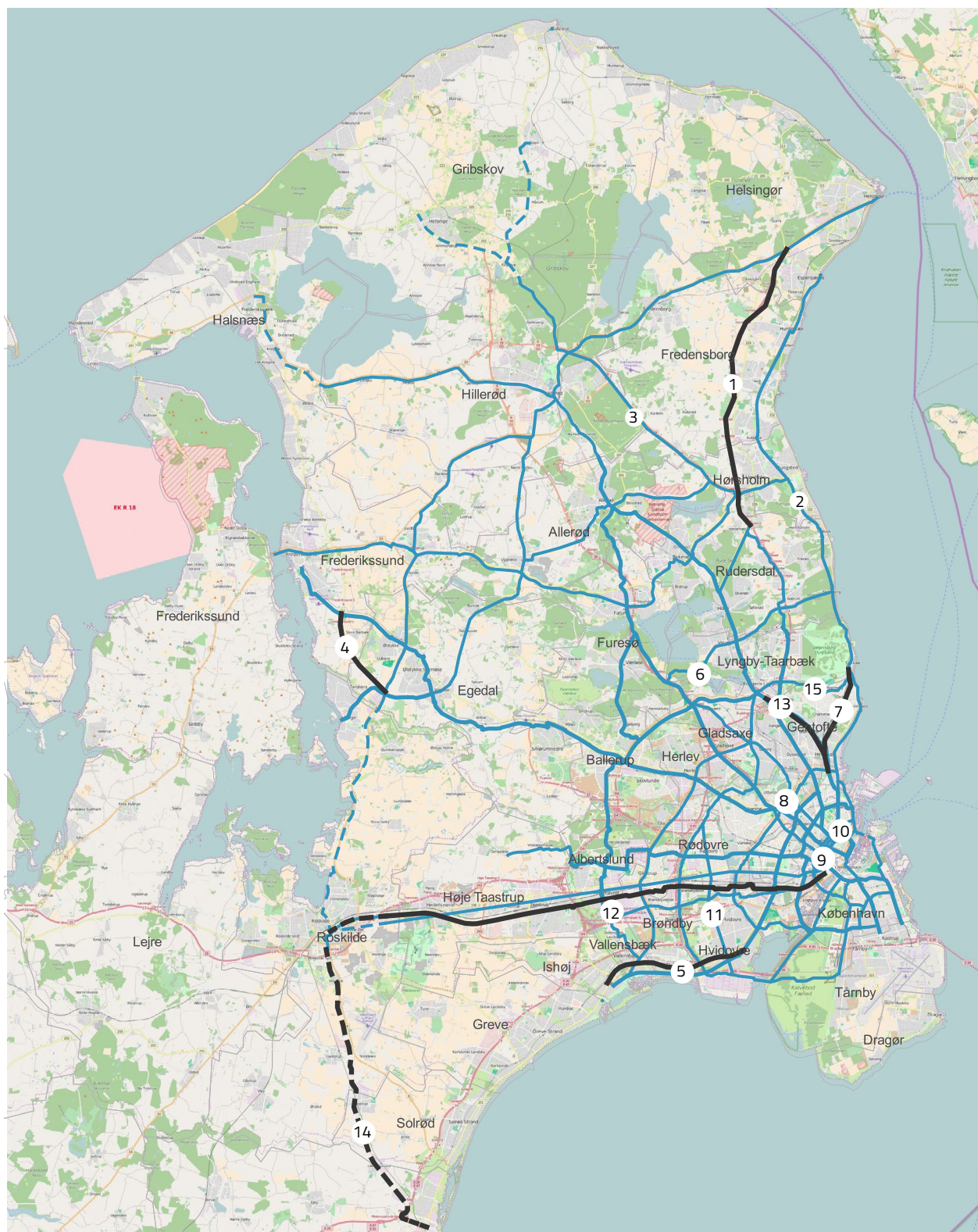


Supercykelstier

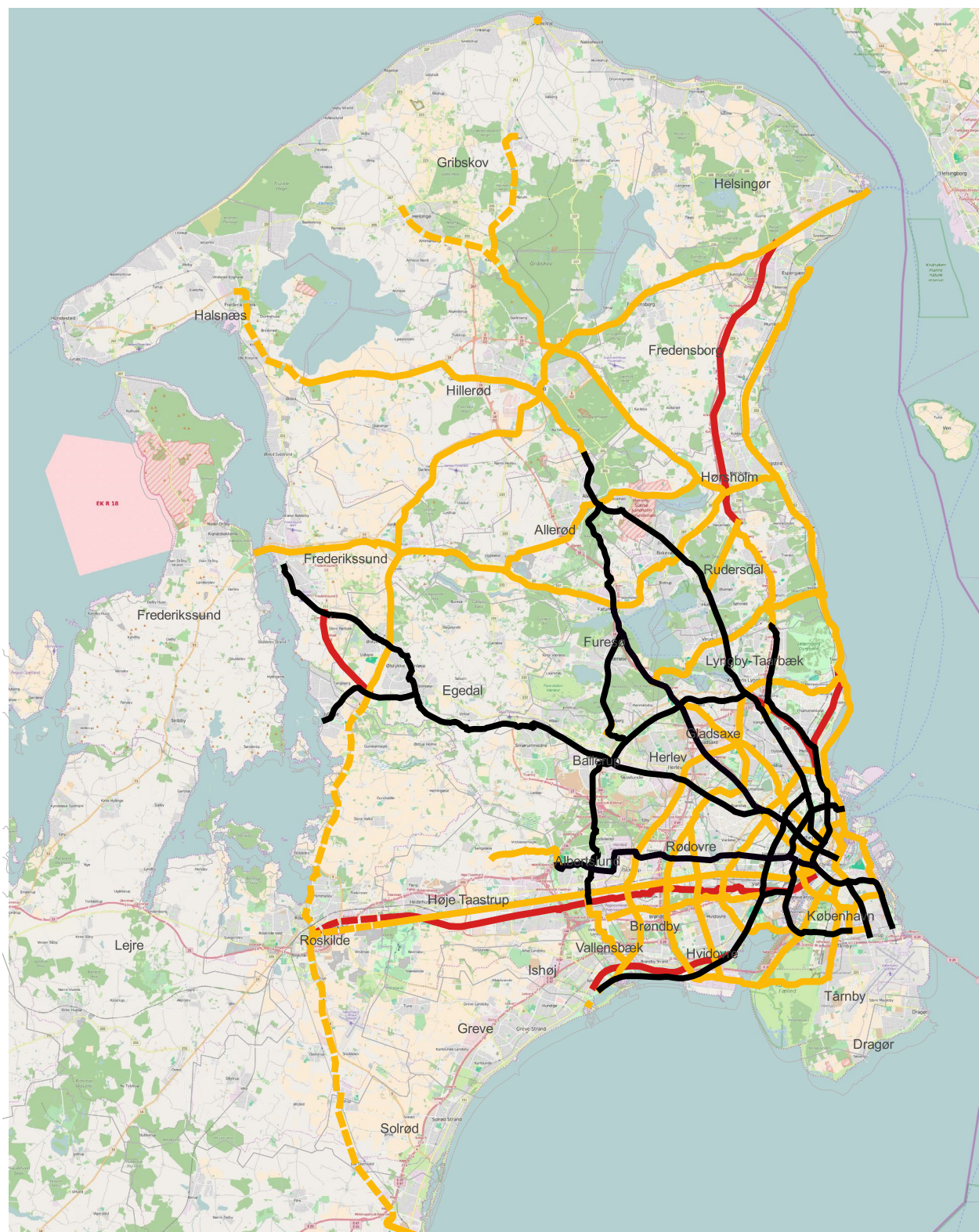
— Visionsplan

— Anlagte og finansierede ruter

Linjeføringerne i visionsplanen har hver et rute ID, som fremgår af kortet. Hvert rute ID er nærmere beskrevet i visionsplanen.

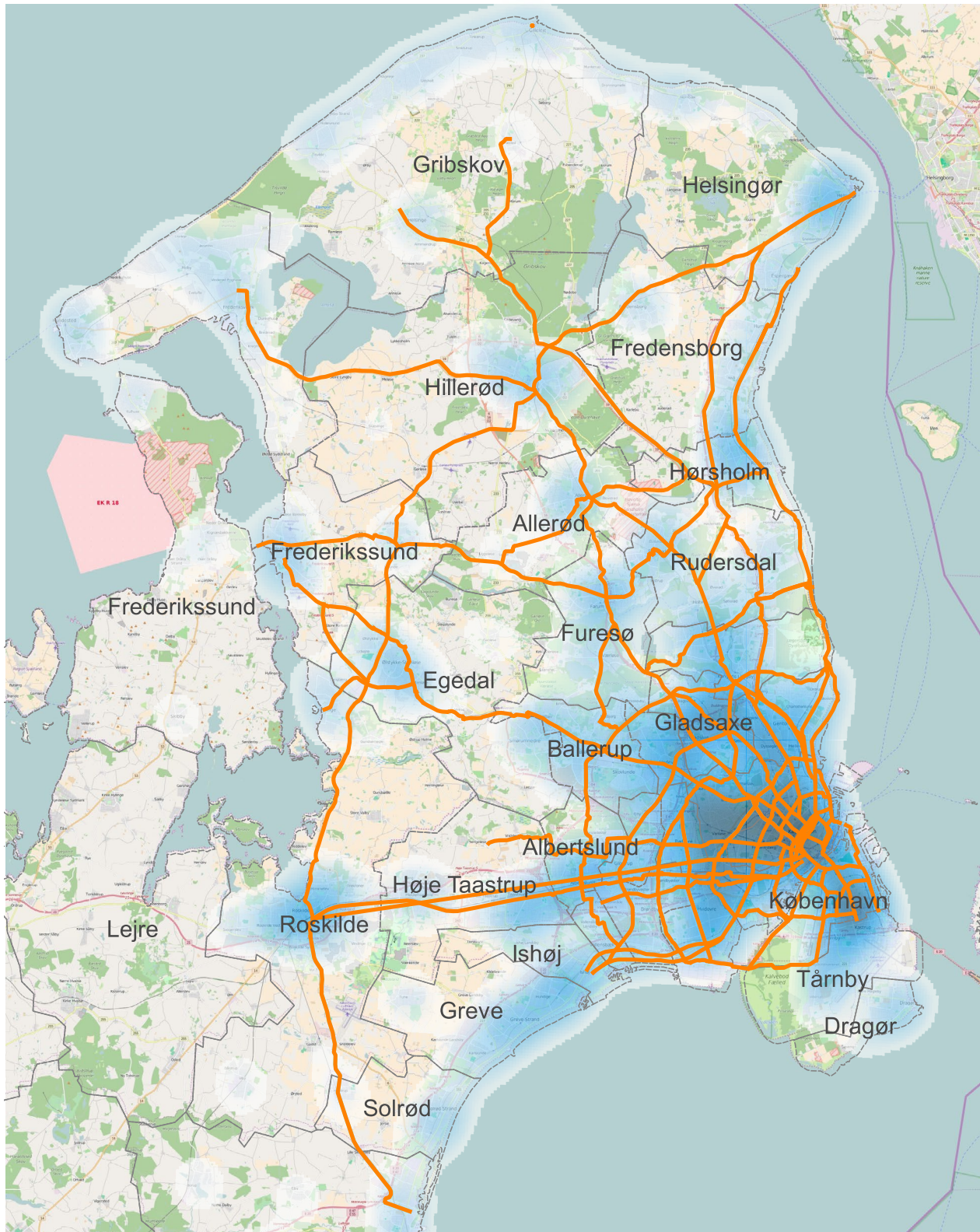


- Finansieres af kommuner - evt. med statlig medfinansiering
- Finansieres eksternt - evt. ifm. større statslige infrastrukturprojekter



Etableringsår

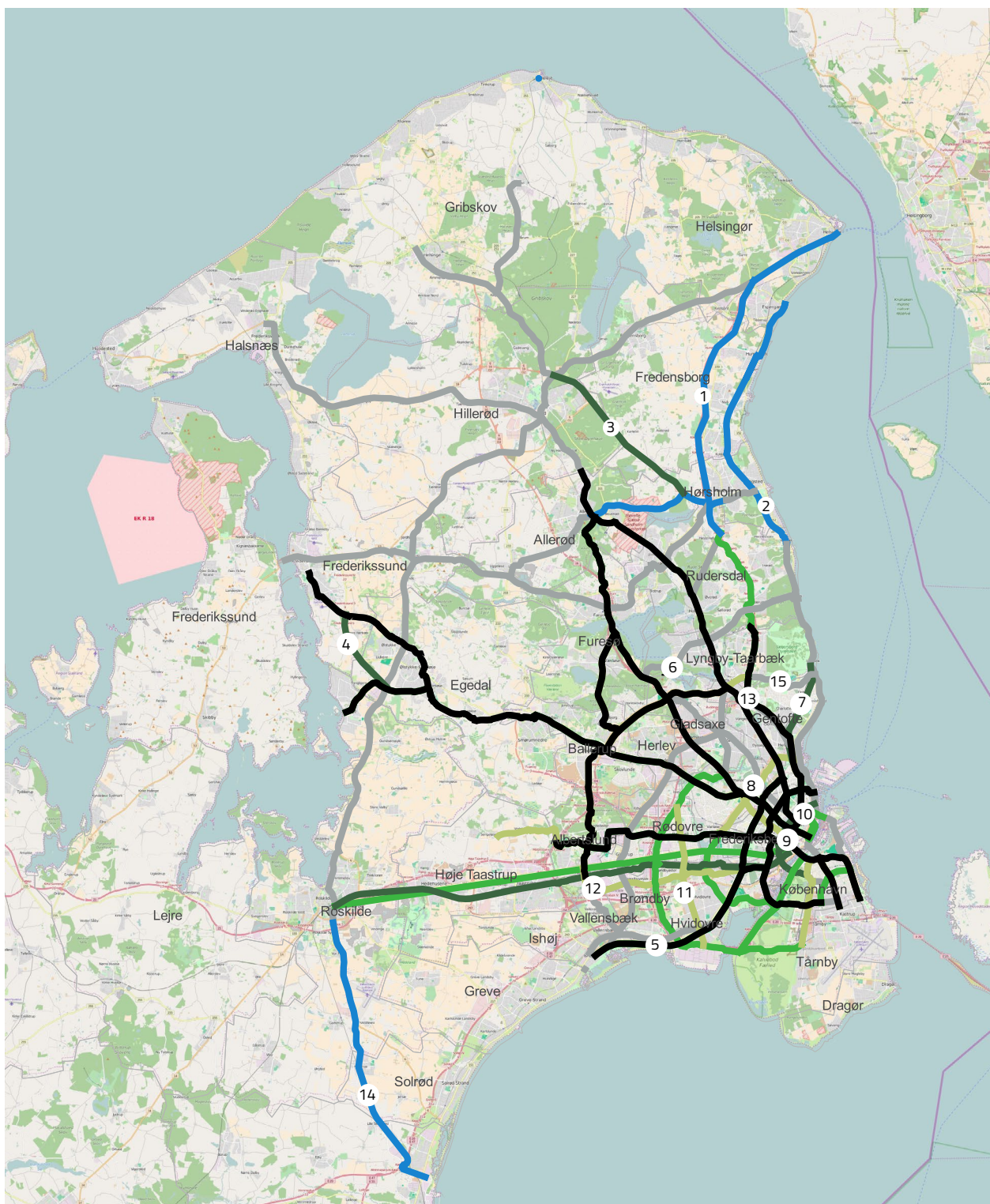
- Anlagte og finansierede
- 2018-2030
- 2030-2045



Koncentrationer af aktiviteter

— Det samlede net

Ved aktiviteter menes boligområder, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner mm.



Anlægsomkostninger

— Anlagte og finansierede ruter

Mio. kr.

Op til 10

10 - 25

25 - 50

50 +

Ukendt